

Amsterdam School of Management (ASOM)
Conferentiehotel Kontakt der Continenten

Soesterberger **FILE**agenda

Van fileleed naar trotse mobiliteit

1 juli 2007

In het laatste weekend van juni 2007 hebben zeventien burgers zich belangeloos gebogen over de fileproblematiek. De politiek en het bedrijfsleven komen er niet uit. De verwachting is dat het milieu steeds zwaarder zal worden belast, onder meer door stijging van het goederenverkeer én het personenvervoer. Gekozen oplossingsrichtingen werken niet of hebben – misschien – pas op de langere termijn effect. Het roer moet daarom radicaal om: samen moeten en kunnen we toewerken naar een integrale aanpak van onze mobiliteit. Deze **FILE**agenda bevat vijf ideeën, die als basis dienen voor een brede maatschappelijke dialoog.

Focus: de bewuste burger kiest voor zinvolle kilometers.

- *Burgers die op een betekenisvolle manier gebruik maken van hun mobiliteitsvrijheid (introdactie van de 'CombiMobi').*
- *Autowegen die in de eerste plaats hun publieke functie van bereikbaarheid waarmaken.*
- *Een beleid dat zinloze autokilometers bestrijdt en alternatieve vervoersmethoden dan de automobiel promoot.*
- *Een mobiliteitswijzer die de weggebruiker helpt de juiste keuzes bij verplaatsing te maken.*
- *Een mobiliteitsregisseur die een radicaal verplaatsingsprogramma uitvoert.*
- *Een maatschappelijke dialoog die –met steun van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid - ertoe bijdraagt dat vermijdbare files tot het verleden behoren.*

Ziehier de componenten van de Soesterberger **FILE**agenda, opgesteld door een groep van 17 burgers die op innovatieve en creatieve wijze willen bereiken dat de bestuurlijke onmacht op het gebied van files wordt doorbroken. Het is een schande dat ons land de mobiliteitsstagnatie - met op werkdagen ruim 200 km file - als onoplosbaar beschouwt. En dat bestuurders en verkeersdeskundigen elkaar in een kortetermijnwurggreep houden, waarbij elk perspectief van een duurzame oplossing ontbreekt.

Bij ongewijzigd beleid staat Nederland in 2020 niet meer alleen tijdens spitsuren maar van vroeg tot laat in de file. Zeven dagen per week. De bereikbaarheid van stad en werk per auto is een illusie geworden, terwijl het totale arsenaal aan vervoersmogelijkheden niet in staat is het mobiliteitsprobleem op te vangen.

We weten dit allemaal al lang, maar het lukt tot dusverre niet om de situatie radicaal te wijzigen. Er is veel onderzoek gedaan, maar door gebrek aan creativiteit en een interdisciplinaire benadering worden slechts deeloplossingen bestudeerd en aangedragen. Onophoudelijk probeert de overheid stappen vooruit te zetten (kilometerbeprijzing, meer asfalt, spits mijden) maar is zelf met handen en voeten gebonden aan de waan van de dag. Het kortetermijndenken maakt het onmogelijk om boven het politieke spel uit te stijgen.

Het fileprobleem is wél oplosbaar.

Feitelijk is het accepteren van de onoplosbaarheid van het fileprobleem een brevet van maatschappelijk onvermogen. De opstellers van de Soesterberger **FILE**agenda zien wél mogelijkheden om het zogenaamde fileleed om te zetten in duurzame mobiliteit, mét respect voor de individuele bewegingsvrijheid.

'Respect' en 'vrijheid' zijn in eerste instantie culturele waarden en in dat licht bezien is het fileprobleem in de kern een cultureel probleem.

Om files aan te pakken is daarom een fundamentele cultuuromslag nodig teneinde daarmee ook recht te doen aan de wens om meer aandacht te geven aan gezondheid, milieu en verkeersveiligheid. Zo'n cultuuromslag vraagt om en betrokkenheid van burers, bestuurders, deskundigen en bedrijfsleven zodat kan worden afgerekend met het accepteren van het zogenaamd onoplosbare probleem van onze mobiliteit.

De Soesterberger **FILE**agenda bevat om die reden een vijftal concrete ideeën om de noodzakelijke cultuuromslag te kunnen realiseren. Als we samen deze agenda realiseren, kunnen we trots zijn op ons land omdat we dan immers gezamenlijk in staat zijn één van de grootste maatschappelijke problemen tot een oplossing te brengen.

De financiering van de Soesterberger **FILE**agenda vindt plaats door herschikking van de middelen die aan het mobiliteitsbeleid worden besteed door de ministeries van VWS, Financiën, EZ, VROM, OCW en BZK. De vijf ideeën worden hierna kort toegelicht.

Idee 1

Een landelijke mobiliteitsregisseur voert een radicaal mobiliteitsprogramma uit

De bestuurlijke verkokering vormt een ernstig obstakel. Daarom is een radicale aanpak noodzakelijk. Een landelijke mobiliteitsregisseur heeft de bevoegdheid om verplaatsingsprogramma's op te zetten en uit te voeren.

Deze programma's bevatten de volgende elementen:

1. Een integrale benadering van mobiliteit op de gebieden werken, weten, wonen en welzijn. De regie voorkomt dat allerlei afzonderlijke maatregelen getroffen worden die de te verwachten effecten te niet doen: bedrijven die flexibele werktijden kennen terwijl de kinderopvang zeer rigide is; nieuw te bouwen wijken die geen adequaat verkeerssysteem hebben.
2. Een regionale benadering die voor afstemming zorgt tussen het rijksbeleid en lokaal beleid. Een goede regionale infrastructuur (inclusief een regionaal fietsnetwerk) zorgt ervoor dat filewegen ontlast worden omdat goede regionale verbindingen de kleinschalige mobiliteit opvangen. Met het oog op deze regionalisering worden 'aanjagers' aangesteld die burgers en bedrijven interactief betrekken bij het bedenken van regionale oplossingen.
3. Aansluitend op integratie en regionalisering worden slimme technologieën ingevoerd die de burgers van keuzemogelijkheden voorzien wat het gebruik van de publieke ruimte betreft. Experimenten vinden uitsluitend op regionale schaal plaats met burgers in een klankbordfunctie.

De mobiliteitsregisseur legt direct verantwoording af aan het parlement en niet aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit ministerie is immers onderdeel van het probleem.

Idee 2

Mobiliteitsvrijheid: de CombiMobi

De Soesterberger FILEagenda wil de burger stimuleren baas te worden over zijn eigen mobiliteitsvrijheid. De keuze voor de auto en de file kan ingewisseld worden voor een keuze waarbij veel meer alternatieven en combinaties van alternatieven afgewogen kunnen worden: lopen, fietsen, varen, bus, trein, etc.

Het avontuur van mobiliteit door het samenstellen van een 'CombiMobi' kan worden verdiept door de volgende elementen:

1. Langs de A-wegen komen bezinnings- en businesscentra die een ophoud zinvol maken en waar de overstap op andere vervoersmiddelen, waaronder de fiets, mogelijk is.
2. De overheid faciliteert CombiMobi's door fiscale maatregelen en innovatiepremies.
3. Werkgevers en werknemers stimuleren via hun CAO's het gebruik van CombiMobi's. Werknemers die met sociale innovaties komen, ondervinden hiervan financieel voordeel.
4. Bewoners van wijken die zich onderscheiden door een grote variëteit in CombiMobi's verdienen extra middelen om het welzijn in de eigen wijk te bevorderen, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid.

Er komt een speciale website voor het tonen van CombiMobi's. De site geeft ook aan wanneer lokale bestuurders en bedrijven hun stimulerende rol verzaken en daarop aangesproken kunnen worden.

Idee 3

Stop zinloze kilometers!

Door de steeds groter wordende afstand tussen werken en wonen, het toenemend verkeer tussen verschillende werklocaties, en door het snel groeiende goederenverkeer tussen verspreid gelegen productie- en distributieplaatsen, worden jaarlijks vele 'zinloze kilometers' verreden. De openbare weg lijkt daarin haar publieke functie van bereikbaarheid geheel te hebben verloren. Een aanzienlijke reductie van het aantal verreden kilometers (nu 135 miljoen kilometer per jaar) kan worden bereikt door op slimmere manieren afstanden te verkorten.

De volgende maatregelen kunnen een aanzet vormen tot het terugdringen van 'zinloze kilometers':

1. Mobiliteit is onderdeel van integrale planning: als we weten wat en/of wie van A naar B vervoerd moet worden, kan aan reductie van zinloze kilometers gewerkt worden door het moment van de verplaatsing slimmer te kiezen.
2. Stedelijke omgevingen moeten groen zijn. Groene steden zijn aantrekkelijk om te wonen, ontlasten de landelijke omgeving en reduceren het woon-werkverkeer. In deze stedelijke omgeving ligt de nadruk op lopen en fietsen. Het huidige percentage van 60% van de autoritten is nu korter dan 10 kilometer. Dit percentage kan en moet omlaag door te investeren in fiets- en wandelpaden en in openbaar vervoer.
3. De ruimtelijke ordening moet gericht zijn op een integratie van wonen en werken. Concentratie van bedrijfsomgevingen en woonomgevingen moet worden afgeremd. Fiscale en financiële instrumenten worden ingezet om wonen en werken geografisch dichterbij elkaar te brengen.
4. Het bij elkaar brengen van productie en consumptie. Door de invoering van innovatieve distributiesystemen wordt de afstand tussen productie en consumptie verkleind.
5. Het opzetten van aansluitpunten (piekstops) aan de randen van de steden waar vergaderingen kunnen worden gefaciliteerd en tal van andere business en aanverwante services (arts, fysio, etc) zijn ondergebracht.

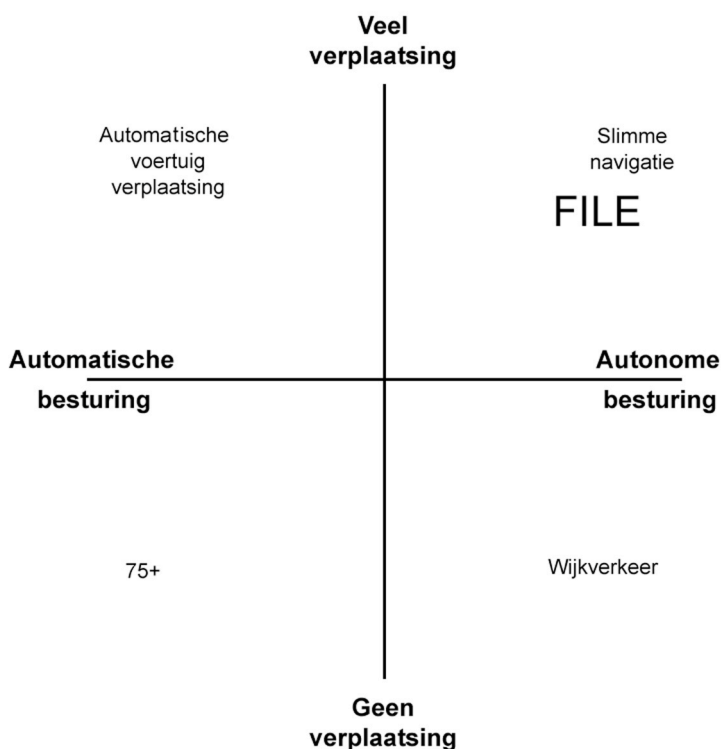
Idee 4

Ontwikkelen van een mobiliteitswijzer

Het is de bedoeling om samen met burgers een mobiliteitswijzer te ontwikkelen. Met deze mobiliteitswijzer kan de reiziger niet alleen kiezen voor het snelste of de leukste manier van reizen; hij kan daarbij zijn keuze onder meer bepalen op basis van gegevens over milieubelasting, veiligheid, kosten en comfort.

Deze mobiliteitswijzer vertelt de weggebruiker in welke mate mobiliteitsvrijheid genoten kan worden bij een bepaald af te leggen traject: het operationele niveau voor dagelijks individueel gebruik. Tevens kan de mobiliteitswijzer door het bestuur als indicator gebruikt worden om op strategisch niveau te meten of er behoefte is aan het verder ontwikkelen van mobiliteitsmaatregelen of maatregelpakketten.

Daarnaast kan de mobiliteitswijzer met inschakeling van burgerparticipatie gebruikt worden om draagvlak te meten voor het nemen van bepaalde maatregelen. De mobiliteitswijzer is o.a. gebaseerd op onderstaand model 'Verplaatsing/Besturing'.



Idee 5

Begeleiding Wetenschappelijk Raad voor het Regeringsbeleid (WRR)

We willen de kostbare advisering en consultancy met betrekking tot files en mobiliteit een halt toeroepen. Specialisten en beleidsmakers zijn tot nu toe - ondanks alle inspanningen - niet gekomen tot adequate doorbraken. Wat interdisciplinair onderzoek betreft, dat ruimte geeft aan mobiliteitsvrijheid en de weg als publieke functie respecteert, kan gedacht worden aan een permanente begeleiding door de WRR. Deze begeleiding is er mede op gericht om burgers en bedrijfsleven nauw bij het mobiliteitsvraagstuk te betrekken.

Onder meer de volgende onderzoeksvragen zijn relevant:

1. Het fileprobleem is een samenlevingsprobleem. In hoeverre komt dit sociaal-culturele en interdisciplinaire aspect terug in de uitgebrachte fileonderzoeken?
2. Wie kunnen als stakeholders beschouwd worden? Zijn deze stakeholders betrokken bij de maatschappelijke dialoog over mobiliteit?
3. Op welke wijze geven de regio's invulling aan hun aanjaagfunctie? Waar dient de centrale regie geïntensiveerd te worden?

De WRR dient zijn onderzoeksrapportages in bij regionale mobiliteitplatforms. De verzamelde resultaten worden aangeboden aan het parlement. De WRR bespreekt de onderzoeksresultaten met de parlementsleden.

Hoe verder?

De samenstellers brengen de Soesterberger **FILE**agenda onder de aandacht van de politiek, media en maatschappelijke organisaties. Ook werkgevers- en werknemersorganisaties krijgen een exemplaar voorzien van een oproep mee te werken aan de cultuuromslag en een veranderende aanpak. Wetenschappers worden gestimuleerd om interdisciplinair samen te werken om de Soesterberger **FILE**agenda te realiseren. We dagen de overheid uit om in 100-“file”-uren de dialoog aan te gaan met burgers, het bedrijfsleven en bestuurders uit alle twaalf regio's.

De ambitie is om in 2010 de agenda onderdeel te laten zijn van het regeringsbeleid. De samenstellers gaan in hun rol van burger een jaar lang de ontwikkelingen op mobiliteitsgebied actief volgen en zullen op 1 juli 2008 opnieuw in Soesterberg samenkomen om deze **FILE**agenda te evalueren. De resultaten zullen dan ook breed worden verspreid. De vraag is dan of Nederland trotser kan zijn op de versterking van de mobiliteit en een oplossingsrichting heeft gekozen die ons brengt in de voorste linie van Europese landen die met succes werken aan 'mobiliteit van onderop'.

Colofon

De samenstellers vormen een groep van 17 burgers die belangeloos een weekend lang op internovatieve manier gewerkt hebben aan de **FILE**agenda. Initiatiefnemers zijn Amsterdam School of Management (ASOM) en Conferentiehôtel Kontakt der Kontinenten. De open procesarchitectuur, die tijdens het FileWeekend is toegepast, is ontwikkeld door ASOM. Gastvrijheid is genoten van het Conferentiehôtel Kontakt der Kontinenten. Inhoudelijke informatie werd aangedragen door deskundigen van de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. Tevens zijn reacties van verkeerskundigen verwerkt die via de speciale website zijn binnengekomen. Op persoonlijke titel namen deel: Wico Bunskoek, Paul Feld, Jurgen Friedrichs, Giep Hagoort, Remy Harrewijn, Hemmo Hemmes, Kees Kaan, Ali Keskin, Simon Koolwijk, Ronald Koster, Clyde Moerlie, Janine Prins, Klaas Jan Rodenburg, Hugo van der Steenhoven, Constance Uitenbogaard, Erik Uitenbogaard en Luc Veeger. Het eerste exemplaar van de Soesterberger **FILE**agenda is op 1 juli 2007 aangeboden aan Koos Spee, hoofd Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie, en Paul Lemmen, verkeerswethouder van de gemeente Soest. De tekst van de **FILE**agenda is te vinden op de website van ASOM (www.asom.org).

Soesterberg, 1 juli 2007.

De vijf ideeën in deze **FILE**agenda vormen de basis voor een brede maatschappelijke dialoog over mobiliteit. De andere ideeën die tijdens het fileweekend naar voren zijn gekomen, kunt u eind juli terugvinden op de site van Amsterdam School of Management www.asom.org en van Conferentiehôtel Kontakt der Kontinenten www.kontaktderkontinenten.nl.